

# Deutsches Patent- und Markenamt

München, den 18. April 2006

Telefon: (0 89) 21 95 - 2822

Aktenzeichen: 102 50 290.0-42

Anmelder/Inhaber s. KdF:

Eing.

BEH

02. Mai 2006

Erfindung:

Frist:

2.5

Ihr Zeichen:

P801346/DE/1-LI-kr

Deutsches Patent- und Markenamt - 80297 München

DaimlerChrysler AG  
Intellectual Property Management  
IPM - C 106  
70546 Stuttgart

Bitte Aktenzeichen und Anmelder/Inhaber bei  
allen Eingaben und Zahlungen angeben!

## Prüfungsantrag, Einzahlungstag am 29.10.2002

Eingabe vom

eingegangen am

Die Prüfung der oben genannten Patentanmeldung hat zu dem nachstehenden Ergebnis geführt.

Zur Äußerung wird eine Frist von

2 Monat(en)

gewährt. Die Frist beginnt an dem Tag zu laufen, der auf den Tag des Zugangs des Bescheids folgt.

Für Unterlagen, die der Äußerung gegebenenfalls beigelegt werden (z. B. Beschreibung, Beschreibungsteile, Patentansprüche, Zeichnungen), sind je zwei Ausfertigungen auf gesonderten Blättern erforderlich. Die Äußerung selbst wird nur in einfacher Ausfertigung benötigt.

Werden die Beschreibung, die Patentansprüche oder die Zeichnungen im Laufe des Verfahrens geändert, so hat der Anmelder, sofern die Änderungen nicht vom Deutschen Patent- und Markenamt vorgeschlagen sind, im Einzelnen anzugeben, an welcher Stelle die in den neuen Unterlagen beschriebenen Erfindungsmerkmale in den ursprünglichen Unterlagen offenbart sind.

## Hinweis auf die Möglichkeit der Gebrauchsmusterabzweigung

Der Anmelder einer mit Wirkung für die Bundesrepublik Deutschland eingereichten Patentanmeldung kann eine Gebrauchsmusteranmeldung, die den gleichen Gegenstand betrifft, einreichen und gleichzeitig den Anmeldetag der früheren Patentanmeldung in Anspruch nehmen. Diese Abzweigung (§ 5 Gebrauchsmustergesetz) ist bis zum Ablauf von 2 Monaten nach dem Ende des Monats möglich, in dem die Patentanmeldung durch rechtskräftige Zurückweisung, freiwillige Rücknahme oder Rücknahmefiktion erledigt, ein Einspruchsverfahren abgeschlossen oder - im Falle der Erteilung des Patents - die Frist für die Beschwerde gegen den Erteilungsbeschluss fruchtlos verstrichen ist. Ausführliche Informationen über die Erfordernisse einer Gebrauchsmusteranmeldung, einschließlich der Abzweigung, enthält das Merkblatt für Gebrauchsmusteranmelder (G 6181), welches kostenlos beim Patent- und Markenamt und den Patentinformationszentren erhältlich ist.

Dokumentenannahme  
und Nachbriefkasten  
nur  
Zweibrückenstraße 12

Hauptgebäude:  
Zweibrückenstraße 12  
Zweibrückenstraße 5-7 (Breiternhof)  
Markenabteilungen:  
Cincinnati-Straße 64  
81534 München

Hausadresse (für Fracht):  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Zweibrückenstraße 12  
80331 München

Telefon: (089) 2195-0  
Telefax: (089) 2195-2221  
Internet: <http://www.dpma.de>

Zahlungsempfänger:  
Bundeskasse Weiden  
BBK München  
Kto.Nr.: 700 010 54  
BLZ: 700 000 00  
BIC (SWIFT-Code): MARKDE33

P 2401.1  
4 04  
S-Bannanschluss im  
Münchner Verkehrs- und  
Fernverkehrsamt



Zweibrückenstr. 12 (Hauptgebäude):  
Zweibrückenstr. 5-7 (Breiternhof):

Schwere-Reiter-Straße 37

- 2 -

In diesem Bescheid sind folgende Entgegenhaltungen erstmalig genannt (Bei deren Nummerierung gilt diese auch für das weitere Verfahren):

1. DE 199 08 096 A1
2. GB 1 042 390

Der Prüfung liegen die am Anmeldetag eingereichten Ansprüche 1-14 zugrunde.

Zum Stand der Technik wurden zusätzlich zu der von der Anmelderin bereits in der Beschreibungseinleitung genannten Druckschrift noch die o.g. Druckschriften ermittelt, die Ansätze in Richtung der erfindungsgemäßen Lösung aufweisen. Jedoch sind diese bekannten Vorrichtungen so konstruiert, dass sich bei einem Aufprall die Fahrgastzelle in Aufprallrichtung bewegt.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 der Anmeldung, bei dem im Crashfall die Fahrgastzelle in Aufprallgegenrichtung bewegbar sein soll, ist durch den Stand der Technik somit für den Fachmann nicht nahe gelegt.

Die vorliegenden Unterlagen wären noch in Folgendem zu überarbeiten:

In Seite 1, Zeile 17 müssen es nach diesseitiger Auffassung am Ende „an der der Motor“ heißen (statt „an der Motor“). Um eine Stellungnahme seitens der Anmelderin wird gebeten.

Bei Einverständnis könnte die Korrektur auch amtsseitig im Rahmen von redaktionellen Änderungen vorgenommen werden.

In der Beschreibung wären zur Vervollständigung der Darstellung des Standes der Technik die Konstruktionen gemäß den ermittelten Druckschriften ergänzend aufzunehmen.

Aufgrund dieser Sachlage ist eine Patenterteilung mit den vorliegenden Unterlagen noch nicht möglich.

Prüfungsstelle für Klasse B62D

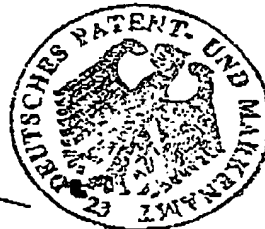
Dr. Oswald

Hausruf: 2577

Anlagen:  
Abl.v. 2 Entgegenh.

Ausgefertigt

  
Reg. Angestellte



Spe



① BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑩ **DE 199 08 096 A 1**

⑨ Int. Cl. 7:  
**B 62 D 24/04**  
B 62 D 21/09  
B 62 D 21/11  
B 62 D 27/04

⑲ Aktenzeichen: 199 08 096.8  
⑳ Anmeldetag: 25. 2. 1999  
㉑ Offenlegungstag: 31. 8. 2000

⑦ Anmelder:  
Muszynski, Wojciech, 32130 Enger, DE

⑧ Erfinder:  
gleich Anmelder

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

㉒ Sicherheitskarosserie für die Kraftfahrzeuge

DE 199 08 096 A 1

DE 199 08 096 A 1

DE 199 08 096 A 1

1

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft die Sicherheitskarosserie der Kraftfahrzeuge bevorzugt die Personenkraftwagen, die die Übertragung der Aufprall- und/oder Auffahrenergie direkt auf die Fahrgastzelle und indirekt auf die Fahrgäste vermindert.

Die zur Zeit gebauten Karosserien der Kraftfahrzeuge insbesondere der Personenkraftwagen bestehen aus drei Hauptteilen: vordere Knautschzone, Fahrgastzelle und hintere Knautschzone, die Hauptteile sind miteinander untrennlich verbunden, so daß beim Aufprall und oder Auffahrnfall die Energie die durch die Knautschzonen nicht absorbiert wurde, direkt auf die Fahrgastzelle übertragen wird. Das zu einem erhöhtem Verletzungsrisiko der Fahrgäste und zu starken Schäden, die nicht nur die Knautschzonen sondern auch die Fahrgastzelle erfassen.

Aufgabe der Erfindung ist, die Verminderung des Anteils der Energie die beim Aufprall und/oder Auffahrnfall auf die Fahrgastzelle einwirkt.

Erfindungsgemäß ist diese Aufgabe durch die kennzeichnenden Merkmale des Hauptanspruches gelöst.

Die Sicherheitskarosserie besteht aus zwei unabhängigen Einheiten: Unterwagen (1), Fig. I, der alle treibende Teile des Wagens beinhaltet, und Fahrgastzelle (3), Fig. I, die die gesamte Innenausstattung des Fahrzeuges beinhaltet. Die Fahrgastzelle genauso wie der Unterwagen besitzen in dem vorderen und hinteren Teil, die Gleitschienen (7), Fig. I, die miteinander mittels: Nieten (4), Fig. I, Kleben, Schweissen, Schrauben, Punktschweissen, verbunden werden sollen. Die Verbindung soll ab Werk abgeschwächt werden, um beim Aufprall und/oder Auffahrnfall den Gleitvorgang zu ermöglichen, genauso wie die zwischen dem Unterwagen und Fahrgastzelle platzierte Sprengladung (6), Fig. I, die automatisch beim Aufprall und/oder Auffahrnfall gezündet wird.

Der Unterwagen (1), Fig. I, weist vorne, hinten und in der Mitte Knautschzonen auf. Die mittlere Knautschzone soll teleskopartig (2), Fig. I, gebaut werden, so daß beim Aufprall und/oder Auffahrnfall die Teile ineinander verschoben werden.

Die Fahrgastzelle ist im vorderen und hinteren Pol I mit Haken (5), Fig. I, versehen, die insbesondere zu diesem Zweck vorbereiteten Öffnungen des Unterwagens platziert sind, und beim Aufprall und/oder Auffahrnfall, die gänzliche Trennung der Fahrgastzelle vom Unterwagen verhindern. Diese Konstruktion der Karosserie ermöglicht erstens: die Richtungsänderung des Vektors (1), Fig. II, der Wirkungskraft aus einem linealen zu einem aufwärts gebogenen (1), Fig. III, zweitens: die Energie, die bei der zur Zeit üblichen Konstruktion der Karosserie direkt auf die Fahrgastzelle übertragen wird (2), Fig. II, wird bei der neuartigen Konstruktion der Karosserie in Vorwärts- und Aufwärtsbewegungen der Fahrgastzelle (2), Fig. III, umgewandelt, und dadurch vermindert.

Diese Umwandlung des Vektors der Wirkungskraft, während der gesamten Wirkungszeit der Kraft, verteilt die Kraft über mehrere Fahrgastzellen- und Körperregionen und verhindert damit die Überlastung der einzelnen Region.

Die Fahrgastzelle mit der gesamten Innenausstattung bleibt unversehrt und kann auf einen neuen Unterwagen aufgesetzt werden und damit die Reparaturkosten vermindern.

## Parentansprüche

1. Sicherheitskarosserie, die aus Unterwagen (1), Fig. I, und Fahrgastzelle (3), Fig. I, besteht.
2. Sicherheitskarosserie nach Anspruch 1, bei der die Fahrgastzelle (3), Fig. I, mit dem Unterwagen (1), Fig. I, mittels: Nieten (4), Fig. I, Schweissen, Kleben,

2

Schrauben, Punktschweissen, verbunden ist.

3. Sicherheitskarosserie nach Anspruch 1 und 2, bei der die Verbindungen ab Werk abgeschwächt wurden.

4. Sicherheitskarosserie nach Anspruch 1, 2 und/oder 3, wo zwischen der Fahrgastzelle und dem Unterwagen, die entsprechenden Sprengladungen (6), Fig. I, platziert werden.

5. Sicherheitskarosserie nach Anspruch 1, 2, 3 und/oder 4, wo die Sprengladungen (6), Fig. I, automatisch nach Überschreitung einer zuvor festgelegter Belastung, gezündet werden.

6. Unterwagen (1), Fig. I, nach Anspruch 1, wo vorne und hinten Gleitschienen (7), Fig. I, die in einem anderen als 90-Grad-Winkel zum Boden des Unterwagens angeordnet wurden.

7. Fahrgastzelle nach Anspruch 1, die im vorderen und hinteren Teil Gleitschienen (8), Fig. I, aufweist, die in einem anderen als 90-Grad-Winkel zum Boden der Fahrgastzelle angeordnet wurden.

8. Unterwagen nach Anspruch 1 und/oder 6, der im mittleren Teil eine verformbare bevorzugt teleskopähnliche Konstruktion aufweist (2), Fig. I.

9. Fahrgastzelle nach Anspruch 1 und/oder 7, die im vorderen und hinteren Pol (1) mit Haken versehen wurde, die in zu diesem Zweck angefertigten Öffnungen des Unterwagens (1), Fig. I, platziert wurden.

10. Unterwagen nach Anspruch 1, 6 und/oder 8, der alle treibende Elemente des Kraftfahrzeuges beinhaltet.

11. Fahrgastzelle nach Anspruch 1, 7 und/oder 9, in der die gesamte Innenausstattung integriert wurde.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

AUG-21-06 18:09

FROM-AKERMAN SENTERFITT

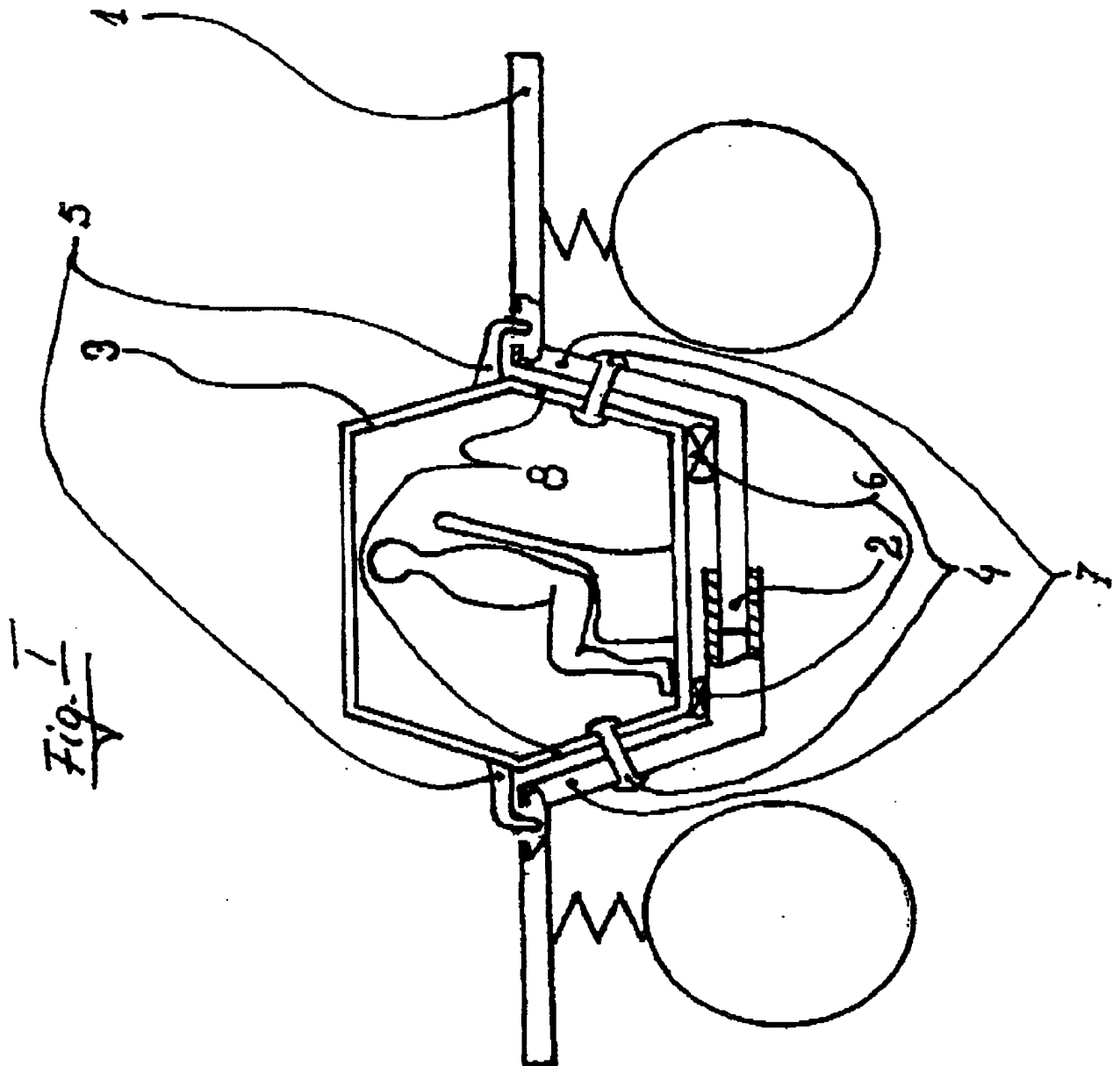
5616535333

T-534 P.08/12 F-857

- Leerseite -

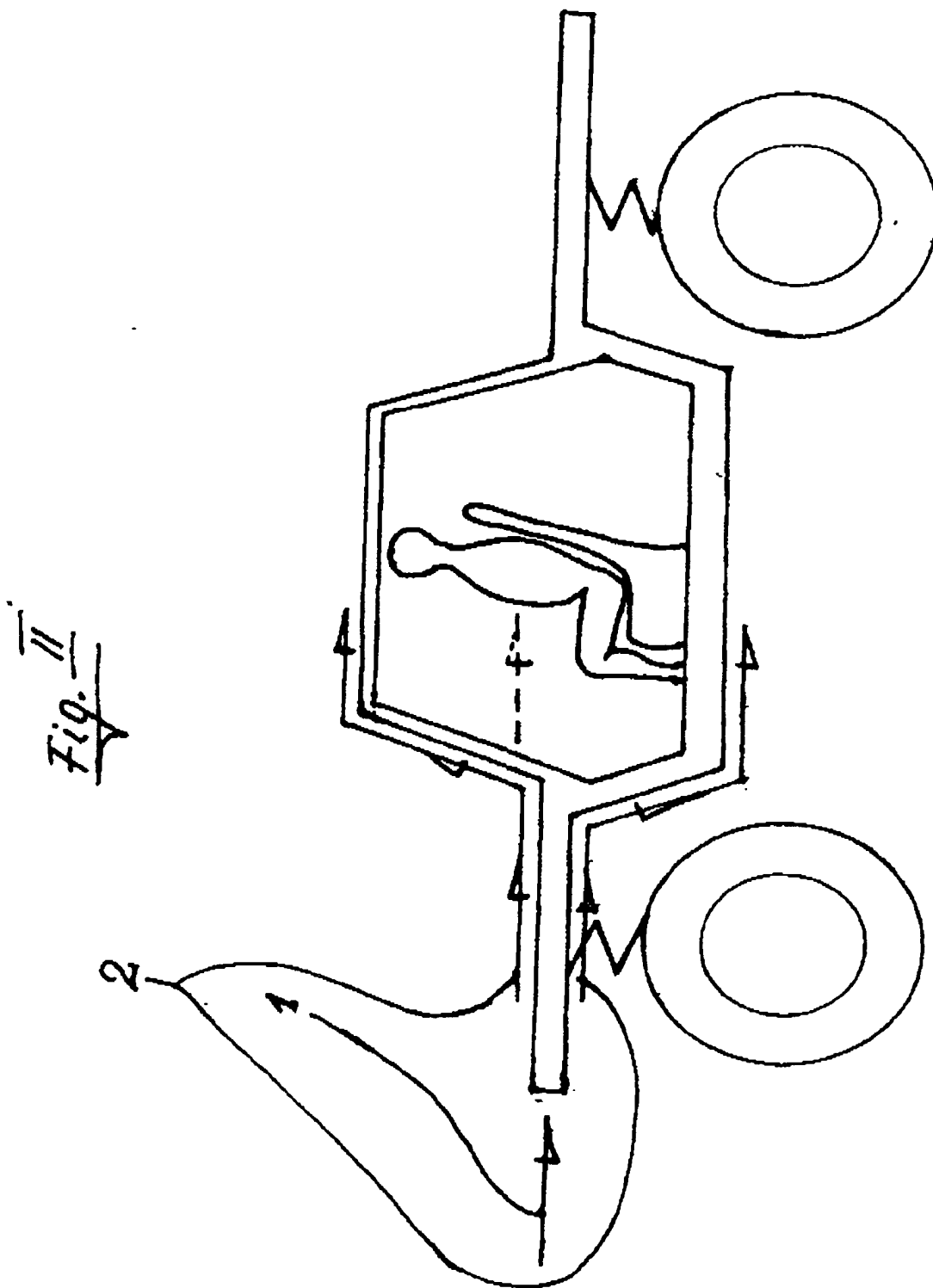
Nummer:  
Int. Cl.7:  
Offenlegungstag:

DE 199 08 096 A1  
B 62 D 24/04  
31. August 2000



Nummer:  
Int. Cl.?:  
Offenlegungstag:

DE 199 08 096 A1  
B 62 D 24/04  
31. August 2000



Nummer:

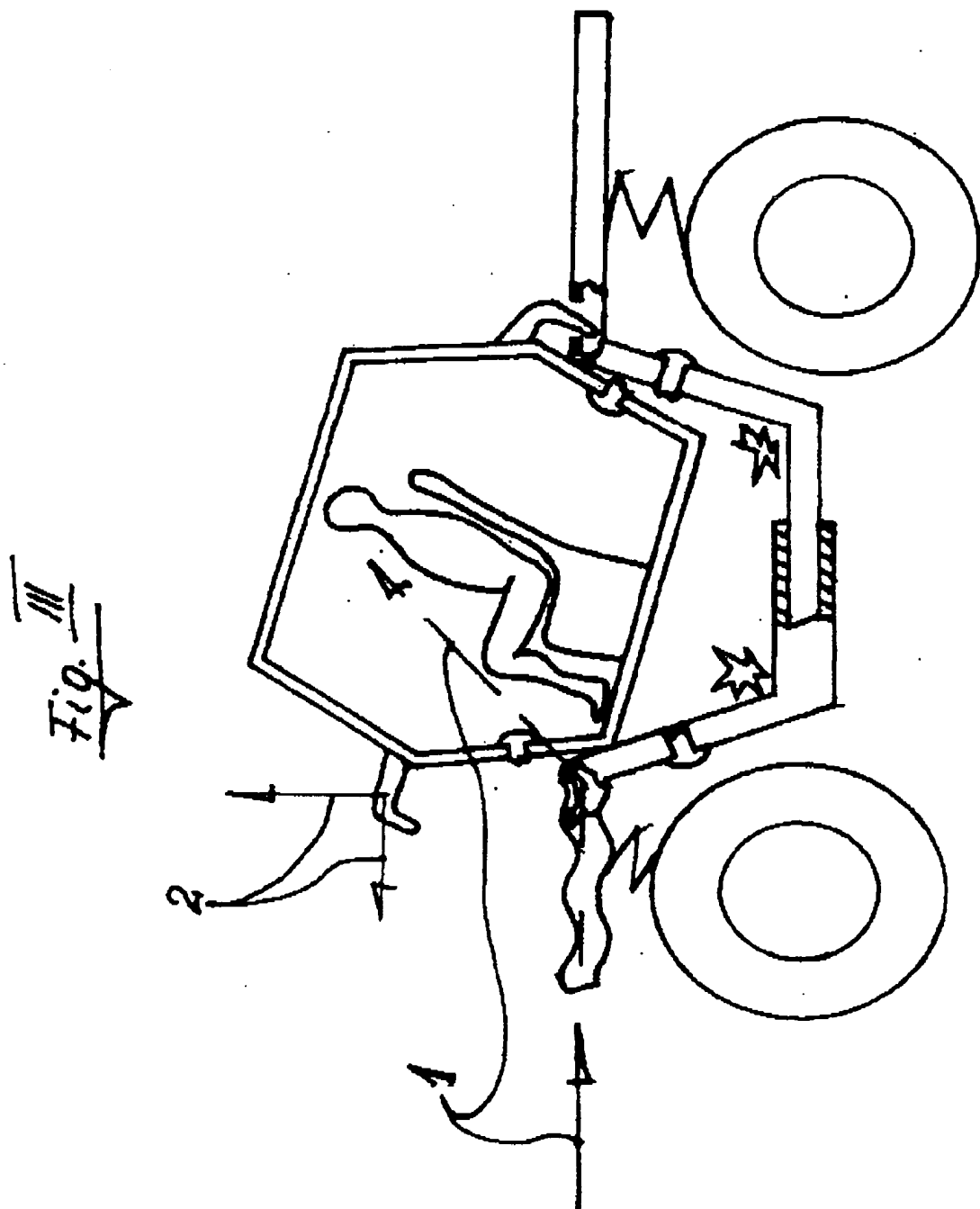
DE 199 08 096 A1

Int. Cl. 7:

B 62 D 24/04

Offenlegungstag:

31. August 2000





**Safety body, especially for private motor vehicles, has under-chassis and passenger cell connected to it by rivets, welding, adhesive or screws, and with explosive charges placed between passenger cell and under-chassis**

Veröffentlichungsnummer DE19908096  
Veröffentlichungsdatum: 2000-08-31  
Erfinder MUSZYNSKI WOJCIECH  
(DE)  
Anmelder: MUSZYNSKI WOJCIECH  
(DE)  
Klassifikation:  
- Internationale: **B62D39/00; B62D39/00;**  
(IPC1-7): B62D24/04;  
B62D21/09; B62D21/11;  
B62D27/04  
- Europäische: B62D39/00  
Anmeldenummer: DE19991008096 19990225  
Prioritätsnummer(n): DE19991008096 19990225

Datenfehler hier melden

#### Zusammenfassung von DE19908096

The safety body consists of an under-chassis(1) and passenger cell(3) connected to it by rivets, welding, adhesive or screws. Corresponding explosive charges are placed between the passenger cell and under-chassis and are ignited automatically after exceeding a loading establish for it. An Independent claim is included for an under-chassis which has front and rear slide rails(7) which are located at an angle of other than 90 degrees to the floor of the under-chassis. An Independent claim is included for a passenger cell which in the front and rear sections are located slide rails which are located at an angle of other than 90 degrees to the floor of the under-chassis.

Daten sind von der **esp@cenet** Datenbank verfügbar - Worldwide